

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Gebrauchsmuster**
⑩ **DE 295 17 194 U 1**

⑤1 Int. Cl.⁸:
B 62 J 1/00

6
DE 295 17 194 U 1

⑪	Aktenzeichen:	295 17 194.4
⑫	Anmeldetag:	23. 10. 95
④7	Eintragungstag:	25. 1. 96
④3	Bekanntmachung im Patentblatt:	7. 3. 96

⑦3 Inhaber:
Stahlberg, Wilhelm, 38321 Denkte, DE

⑤4 Schalenfahrradsattel

DE 295 17 194 U 1

B 23 10 95

Wilhelm Stahberg
Neindorfer Straße 6
38321 Sottmar

B E S C H R E I B U N G

TECHNISCHE BESCHREIBUNG:

Der Schalenfauradsattel besteht aus zwei unabhängigen Schalen, welche aus Aluminiumblech bestehen. Diese können später in der Serienproduktion aus Glas- oder Kohlefaser bestehen. Die Sattelschalen befinden sich auf dem Sattelbock, der wiederum aus Rohren besteht. In der späteren Serienproduktion wird der Sattelbock aus Spritzguß sein. Die Verbindung zur Aufnahme der Sattelstütze besteht aus 7 mm Rundeisen, welches zum Winkel geformt und mit der Hauptachse verschweißt ist.

Bestehen die Sattelschalen aus Aluminiumblech sind zwei kleine Lagerschalen pro Sattelschale nötig, um die gewünschte Beweglichkeit herzustellen. Die Lagerschalen sind verschweißt mit Rundeisen, welches zum Flacheisen übergeht und dann auf der Unterseite der Sattelschale aufgenietet wird bzw. sind.

Die Sattelschalen selbst sind gelöchert, damit eine Schweißbildung gemindert wird. Die Oberseite der Sattelschale kann mit Leder oder einer Gelschicht überzogen werden.

Siehe Zeichnung auf Blatt 1.

Besteht der Schalenfahrradsattel jedoch aus Glas- oder Kohlefaser wird ein Längstlager gleich integriert.

295171 94

8 23 10 95

-2-

PROBLEMSTELLUNG:

Mit den herkömmlichen Fahrradsättel werden die Nerven- als auch Blutbahnen gequetscht, so daß ein Taubheitsgefühl beim Fahrradfahren entsteht.

LÖSUNG:

Durch den vorstehend beschriebenen Schalenfahrradsattel sind keine Quetschungen mehr möglich, da die Sattelschalen so weit voneinander getrennt sind und somit mit den Problemzonen des menschlichen Körpers nicht mehr in Berührung kommen können.

VORTEIL:

Mit der Erfindung wird erreicht, daß die Fahrradfahrer - welchen den Schalenfahrradsattel benutzen - nicht mehr unter Postata-, Hoden-, Schambein- oder Hämorrhoidenquetschungen leiden.

WEITERE AUSGESTALTUNG DER ERFINDUNG:

Um die individuelle Anpassung der Sattelschalen an das Gesäß des Fahrradfahrers zu gewährleisten, gibt es verschiedene Ausfertigungen der Sattelschalen hinsichtlich der Größe, Länge, Breite, Wölbungen der Sattelschalen. Diese individuellen Sattelschalen werden dann einfach mit einem Splint oder Schraube auf den Sattelbock gesteckt. Siehe Zeichnung auf Blatt 3.

Spezialanfertigungen der Sattelschalen sind durch einen Abdruck des Gesäßes möglich.

(Zum Vergleich wie bei orthopädischen Schuheinlagen.)

295171 94

B 23 10 95

Wilhelm Stahlberg
Neindorfer Straße 6
38321 Sottmar

S C H U T Z A N S P R U C H

SCHALENFAHRRADSATTEL,

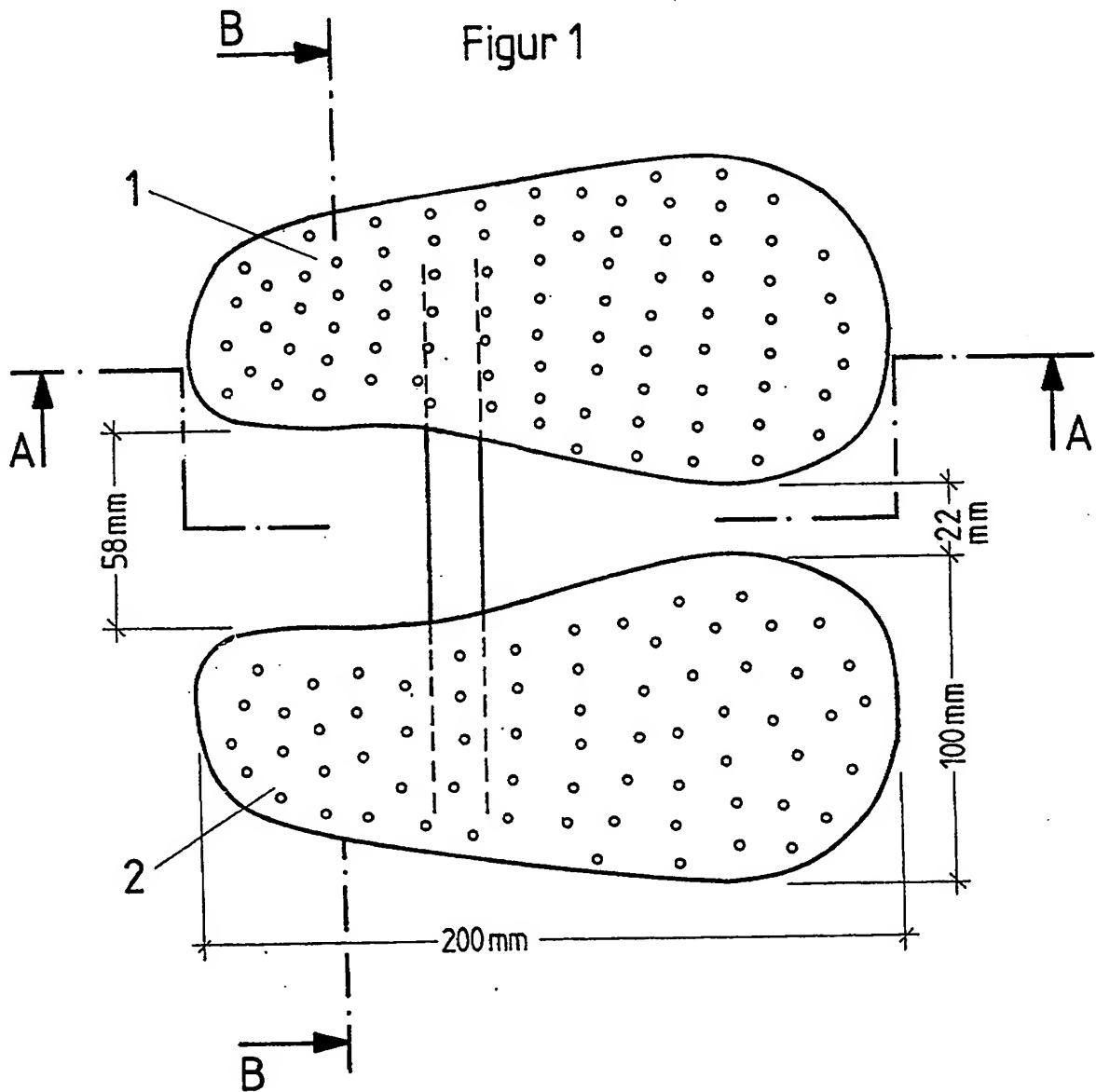
der aus unabhängigen Schalen besteht, welche genau der Körperform (Gesäß) angepaßt werden.

Diese Sattelschalen befinden sich auf einem Sattelbock mit einer Querachse, auf der man die Sattelschalen steckt. Die Sattelschalen bewegen sich synchron beim Fahrradfahren mit dem Körper. Der Schwerpunkt beim sitzen auf den Sattelschalen liegt hinter der Achse. Der Sattelbock ist nach hinten mit einem Anschlag versehen, so daß die Sattelschalen nur bis zu einer bestimmten Position sich bewegen können. Durch die Stellung der Sattelschalen nach vorne, kann der Druck auf die Pedalen verstärkt werden.

Siehe Zeichnung auf Blatt 4.

295171 94

16.12.95

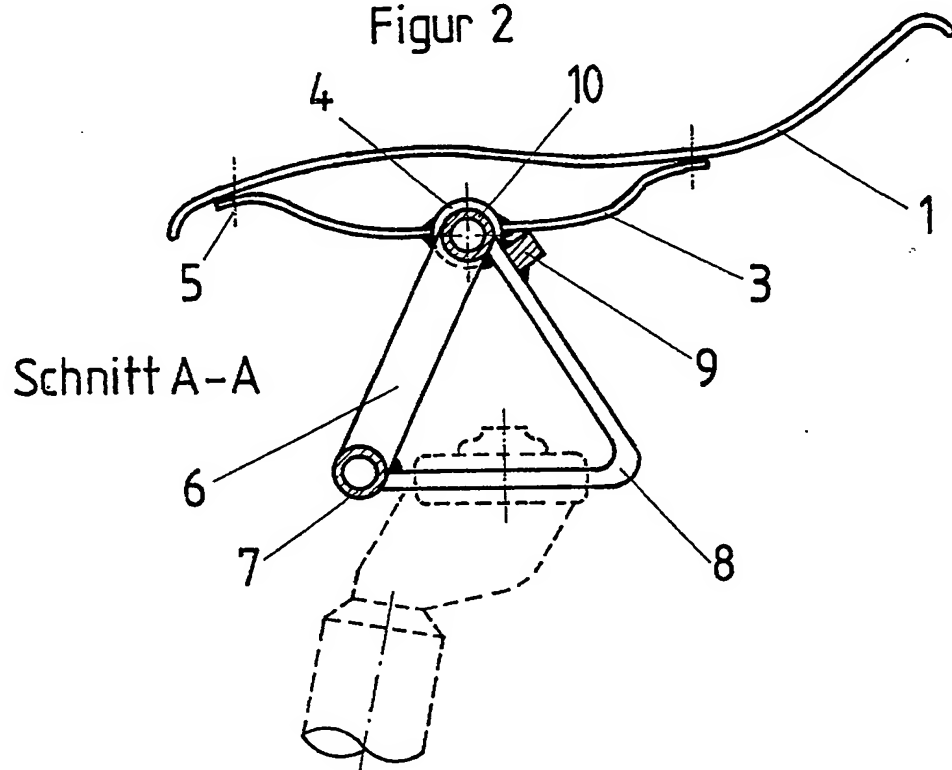


W. Stahlberg
38321 Sottmar
Oktober 1995

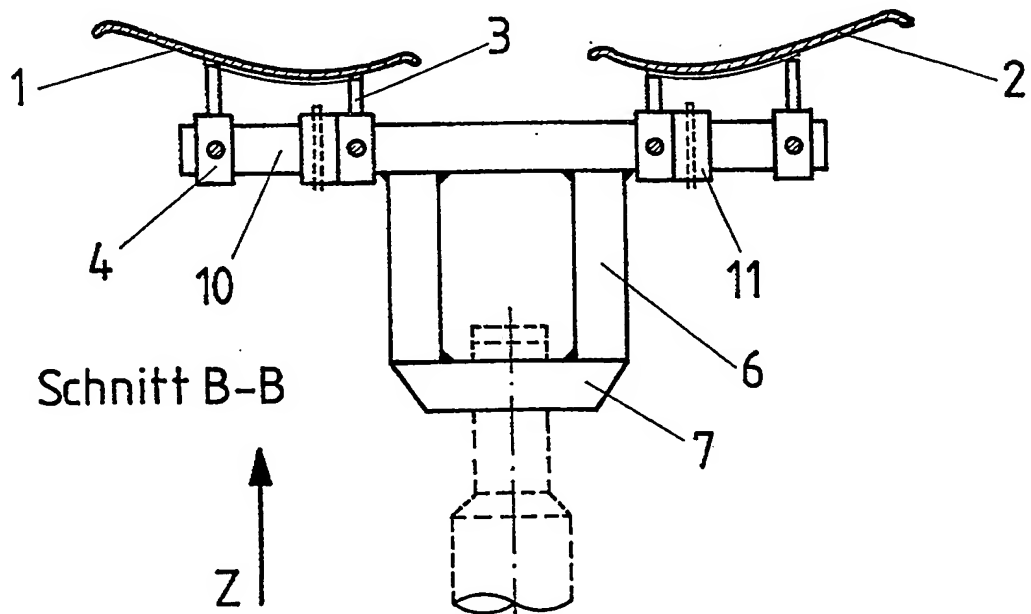
295171 94

16.12.95

Figur 2



Figur 3

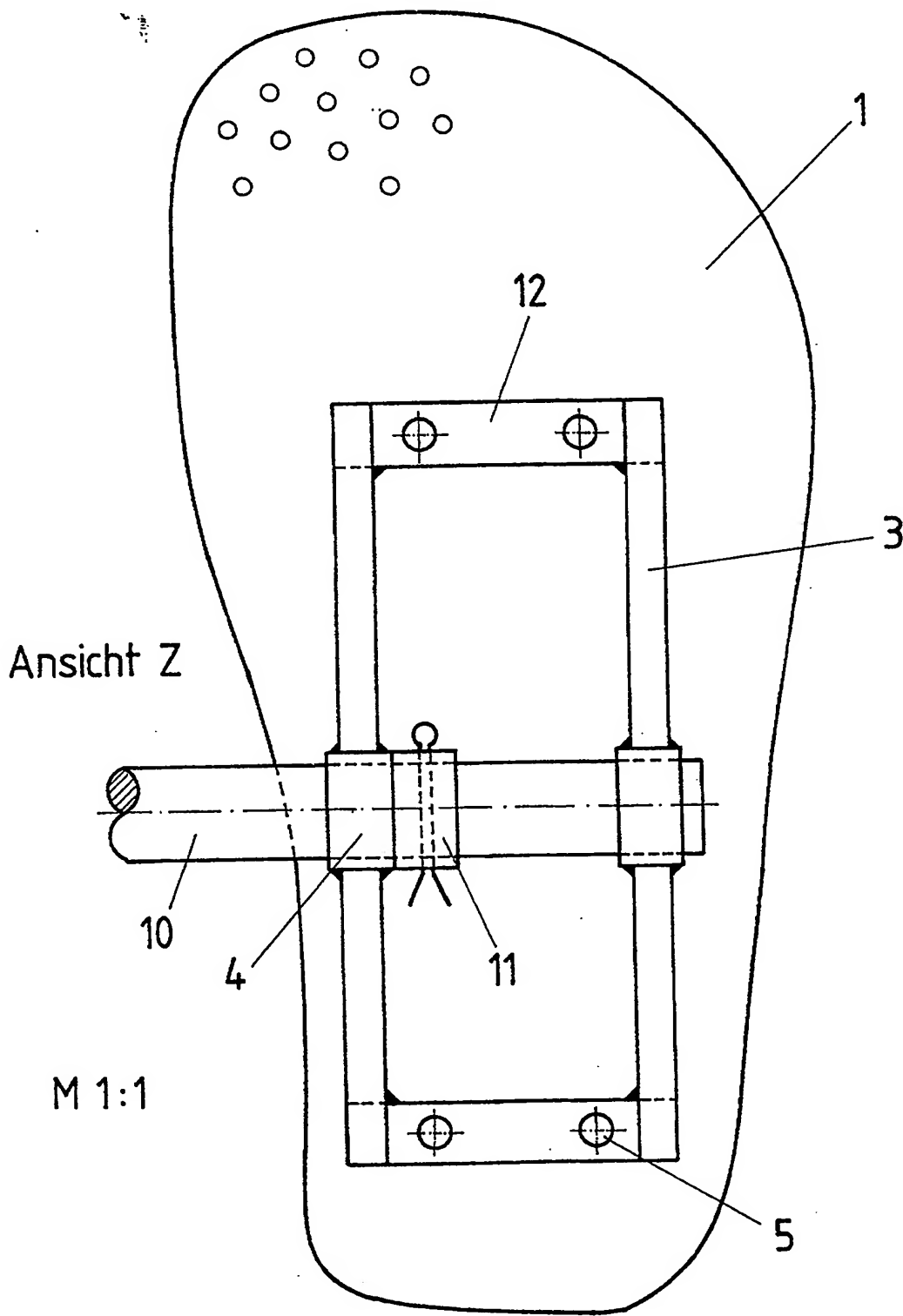


W. Stahlberg
38321 Sottmar
Oktober 1995

295171 94

16.12.95

Figur 4

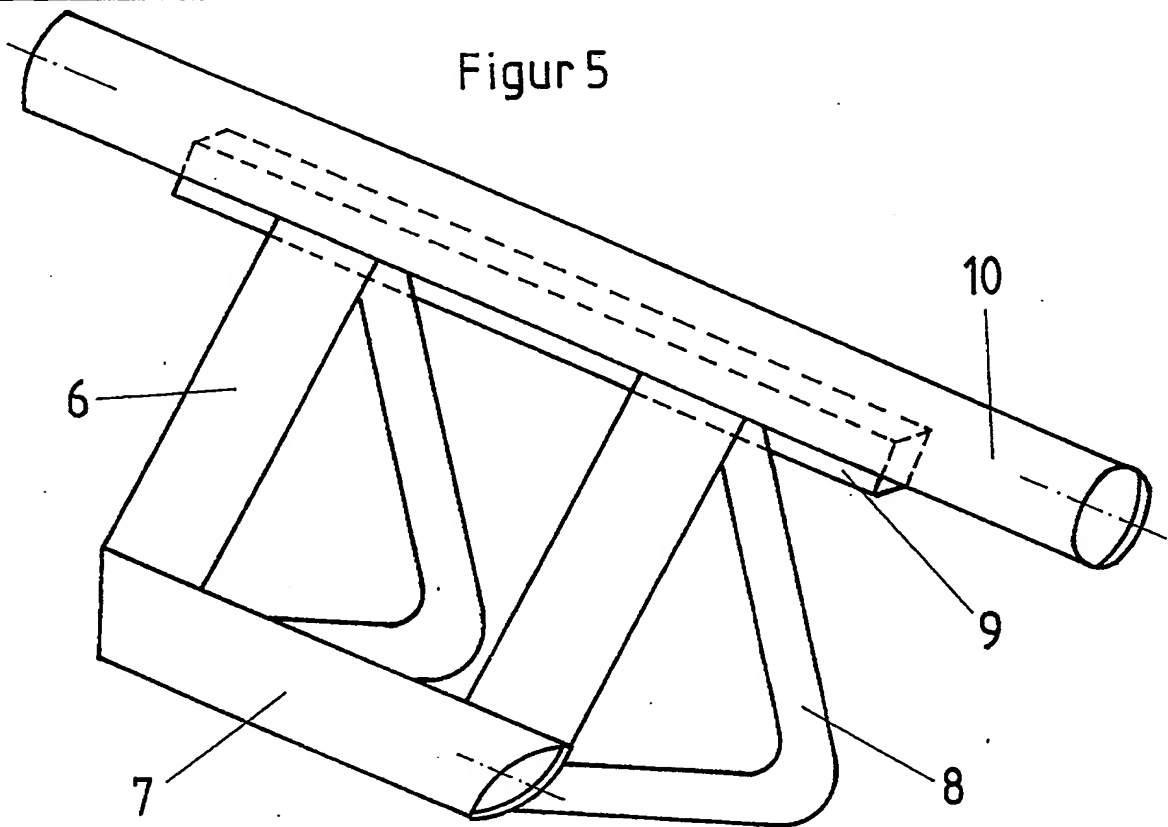


W. Stahlberg
38321 Sotfmar
Oktober 1995

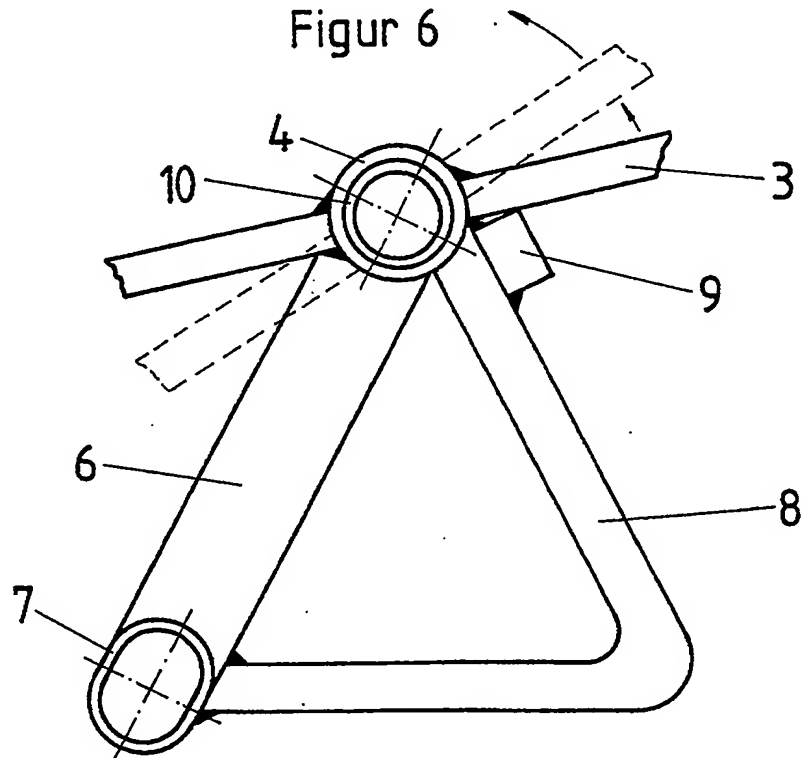
29.11.94

16.12.95

Figur 5



Figur 6



W. Stahlberg
38321 Sottmar
Oktober 1995

20.11.94